



José Manuel Vassallo

Espe

La crisis ha para el trantera en Es vistazo al Observ nos muestra la que ha tenido el s actividad como e vehículos autoriza crisis son buenas rar sectores econó cionaban correctad nadamente, no ha transporte por car La estructura en mantenido práctic tamaño medio de ha crecido y el par jeciendo año tras : secuencias ambien dad que esta situac La causa la enci impacto tan grande tenido en la dems especial en sector como es el caso de l sus derivados, tre tensivos en transp los que en su mom el movimiento de c ancho de España.

Las últimas estadis por el observatorio muchos años, posit a vislumbrar un ci demanda e, íntime éste, un aumento empresarial y de la tendencia demuestr ración de nuestra nuevo una realida España no volverá tida desde el que Como ha ocurrido europeos, el creci mayoritariamente alto valor añadido y cia, menos intensivo. Por tanto, hay que transporte por carri venga impulsado e años por un crecim de la industria pes trucción. El futur España mejore su r tador. Para ello es que el sector de la c cione a empresas de más profesionales y miento modal inte; puesto, esto requeri las administracion ven a cabo las inve rias para evitar los lla y facilitar la con A pesar de ello, con el futuro de la carré que ella misma quie:

jvasal

Reión del Comité con los directores generales de Transporte de las CCAA. El Comité Nacional aprovechó el encuentro anual en Fomento para exponer los principales problemas que afectan al transporte por carretera. Entre los temas que más preocupa, destaca la modificación del acceso al sector, en el punto de mira de los tribunales.

TRIBUNA LIBRE



Juan Díaz Cano

El sector marítimo español sigue viviendo una situación de atonía que no se corresponde con nuestra tradición. Una coyuntura complicada que requiere un arduo debate. Por ello, desde la Real Liga Naval Española creemos preciso celebrar

el III Congreso Marítimo Nacional, organizado en colaboración con el Clúster Marítimo Español, que tendrá lugar en Cartagena en mayo de 2016, cuyas conclusiones marcarán la hoja de ruta del sector en los próximos años.

Sigue la atonía del sector marítimo

Hace apenas año y medio, la Liga Naval Española celebró en la ciudad costera de Santander el II Congreso Marítimo Nacional, cuyas conclusiones, que pretendían ser la 'hoja de ruta' para impulsar el sector en los próximos años, fueron elevadas tanto a los poderes públicos como al resto de la sociedad española en general.

Mucho nos tememos que, pese a ello, la situación de nuestra industria no ha sufrido grandes variaciones en sentido positivo.

El sector sigue viviendo un escenario de atonía que no se corresponde con la tradición marítima española.

Nuestra Marina mercante contempla, impasible, como la mitad de su flota navega bajo pabellones de conveniencia ante la pasividad del Gobierno español, que se muestra incapaz de reactivar el registro de Canarias.

El Ministerio de Fomento, más preocupado por inaugurar infraestructuras terrestres en Arabia Saudí, apenas observa de reojo la situación de nuestra sufrida Marina mercante.

La flota de pesca, por su parte, ve como el nivel de las capturas que

Bruselas nos asigna anualmente no guarda relación alguna con el tamaño de la flota y como la edad media de ésta se sitúa en unos preocupantes 30 años

Haber perdido 10.000 barcos en los 15 años que comprende el período comprendido entre 1990 y 2015 no parece haber hecho mella en la rutilante ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Isabel García Tejerina.

Más de lo mismo para la Marina deportiva, que sigue impedida en su desarrollo por la asfixia fiscal que se deriva del impuesto sobre matriculaciones.

Resulta chocante haber oído al actual titular de Economía en su época de docente hablar sobre las excelencias del liberalismo y observar su giro keynesiano de última hora coincidente con su entrada en el Ministerio.

Los astilleros también sufren las consecuencias de la inacción del Gobierno de Mariano Rajoy ante el pasado conflicto del 'tax lease'.

Y de aquellos polvos estos lodos. Desde hace mucho tiempo los astilleros no han pasado de ser un espinoso problema que los distintos ministros de Industria siempre han preferido orillar.

Además, sindicatos y patronales siguen manteniendo su pulso particular contra el signo de los tiempos. Un signo que contempla la liberalización de los puertos y sus servicios.

La estiba y el practicaje continúan siendo ese caballo de batalla que ningún gobierno español se ha atrevido a embridar.

Por último, observamos con preocupación como la Armada española pierde unidades operativas año tras año, siempre con la manida excusa del presupuesto.

Sólo la presencia continuada de ministros de perfil bajo en el Ministerio de Defensa explican este hecho.

Una coyuntura complicada que requiere un arduo debate. Por ello, desde la Real Liga Naval Española creemos que se hace preciso celebrar el III Congreso Marítimo Nacional que, organizado en colaboración con el Clúster Marítimo Español, se desarrollará en Cartagena en el mes de mayo del próximo año.

Juan Díaz Cano es
Presidente de la
Real Liga Naval Española